

AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

第5回事務局資料

2024/4/26 デジタル庁

(1) 第4回SWGにおける主なご意見

第4回SWGにおける主なご意見

1. 自動運転と民事責任の在り方

- 制度の在り方として考えられる選択肢としては、①運行供用者責任を廃止し、または過失責任化して、製造物責任法上の「欠陥」の立証責任をメーカーに課す、②一定の基準を達成していれば運行供用者及びメーカーいずれも責任を負わないとしたうえで、メーカーの拠出による公的補償基金制度により被害者補償を行い、自動運転車の安全性は行政規制によって確保する、③現行法を維持して運行供用者が責任を負い、車側に原因があるのであれば、メーカーに対して製造物責任法に基づく求償が実効的になされるようにする、の3つがありうる。
- 事故や違法行為の抑止という観点からすると、①の選択肢が最もメーカーに安全対策を動機づける選択肢となる。②については行政規制の内容次第ということになる。緩すぎれば安全確保に不十分であるが、厳しすぎると自動運転車の開発や社会実装が遅れてしまう原因となりうる。また、行政規制の内容が「事故は起こさないようにする」というような抽象的なものだと、メーカーにとって意味のある規制にならない。③については、運行供用者からメーカーへの求償が実効的になされるかどうか次第であるが、例えば運行供用者とメーカーが同一企業グループに属するような場合はグループ間の契約で求償問題を処理できる。被害者の損害の補償の観点からすると、③は現状どおりということになる。①の場合、メーカー側が責任を負うことになるが、メーカーが責任保険等へ加入する場合には、保護の水準としては③とあまり異ならないと考えられるが、情報の偏在性から、運行供用者よりもメーカーの方が「自動運転車に欠陥が存在しないこと」を証明することができる可能性が高い可能性がある。②の場合、公的補償基金制度においては支給額に上限が設けられるのが通例であり、任意自動車保険も含めた現状の補償範囲と比較すると、被害者補償の水準が低下する可能性がある。
- 手動運転とは異なり、自動運転による事故は運転者への聞き取りができないため、保険金の支払いが遅延したり、不可能になったりすることが考えられ、データが必要となる。事故原因の究明を目的とした自動車メーカーと保険会社とのデータ共有スキームをレベル4以上でも構築できれば、迅速な保険金支払いが可能となる。全件事故に対する調査を実施しないと欠陥の有無も判断できないとなると、被害者救済に時間がかかるため、欠陥の有無を簡易的に判断できるガイドラインが必要。
- 上記①案では、示談代行等、従来の自動車保険における細かな対応ができなくなるため、事故時に被害者側の負担が増える可能性があり、また、欠陥有無の判断に時間がかかる。また、レベル4以上で異なった法体系になる場合、その過渡期をどうするかという論点が存在。上記②案は、現行に比べて支払タイミングが遅れる可能性や、被害者救済が後退する懸念がある。また、損害査定をどのように実施するのか、仮に被害者側に過失があった場合に相殺するのか、メーカーの拠出額をどのように決めるのかという論点が存在。上記③案について、現行からの後退感はないが、事前のアプローチを取り誰にも責任が追及できない場合の保障の検討と、免責3要件の具体的なケースを踏まえた検討が必要。
- 上記②案について、障害者や天災の被害者へは補償せず、事故被害者のみ補償するのでは不公平であるという問題が生じうる。上記③案については、運行供用者からすれば自動運転に際して運行に関して何も支配しない状況で被告となることに納得感が得られないのではないかと。被害者補償という観点からは、③が一番実効性がある。
- コネクテッドカーについて、道路インフラとの協調や責任分配をどのように考え、事故時の調査をどのように行うかという点の検討も必要。事故時の調査協力に関して、実効的な域外適用規定を整備しない限り、日本企業が海外で事故を起こした際に一方的に情報をとられてしまいかねないこととの平仄をどう合わせるかという問題も存在するため、日本企業がデータ収集で不利に立たないという観点からも、調査協力のインセンティブ付与のために訴追延期合意のような制度整備が必要。
- 上記②案については、補償の要件の設定、補償水準の設定、補償水準を超える場合に責任制度による補償の道を残すか、補償の要件の充足度判断の主体者、基金の運営者、原資の拠出者、原因者に対する求償の仕組み等、様々な問題が存在。責任制度と相互補完的なものとすることや、原因者に関する求償の仕組みを設けるといった選択肢も可能。責任制度を補償制度により代替する一番のメリットは、被害者にとって訴訟手続きに頼らず行政的な窓口で補償申請することで簡単に迅速に補償を受けられるという点。公的補償基金制度を設ける場合、労災補償等や海外の諸制度を参考に構築すべきだが、重要なポイントとして、補償基金の運用主体者が求償する場合、それに係る業務負担や専門性を求めることが難しいという点と、なぜ自動運転に限って基金制度を設けるのかについて合理的な説明が必要という点。
- 上記①案について、現状の自動車メーカーの中でも製造物責任保険を付保していないメーカーがあり、徹底的に争ってくるのが想定されるため、立証責任を転換しても迅速な被害者救済が実現できない可能性が存在。上記②案について、事故率や安全性にばらつきがある中で公平に保険料を集めるための工夫や、海外メーカーからも集められるのかという問題が存在。上記③案について、平成30年の議論ではレベル4でも運行支配があると整理されたと思料。運行供用者からメーカーへの求償については、上記①案のように製造物責任のところまで一定の修正を加えることで克服できると思料。
- 自動運転車とインフラ側の責任分担を議論することが重要。事前規制や運行ルール等について、デジタル処理を行う場合に求められる対応を整理する必要がある。自動運転車の誤作動や機能不発揮の対応について分析し解決することは、ガイドラインを整備する中で非常に重要な視点。上記③案について、乗車者にとって、運行を支配していないにもかかわらず責任を問われることの不満が想定される。
- 事故が発生した場合、それが過失であれ欠陥であれ、それを防ぐためにメーカーに改善対応をお願いしたいというインセンティブが強く働く制度が望ましい。レベル5のように、乗車者が何もわからないまま事故が発生した場合、そこに責任を置くことに意味があるのかという問題も存在。

第4回SWGにおける主なご意見

2. 過失犯に関する判例の概要—自動車事故事案を中心にして

- 判例においては、まず結果回避可能性の有無が検討され、次いで結果回避義務違反と法益侵害結果との間に因果関係があるかが判断される。因果関係が肯定されると、過失の有無が検討されることとなる。判例の判断過程では、予見の対象となる法益侵害の結果が一定程度抽象化されるケースもある。関連する問題として、信頼の原則がある。例えば法定速度を守り、信号も守り運転していた時に、他の交通関係者が無謀に運転してきて信号を無視する等により、いわば自分がもらい事故のような形になり被害者が死んでしまった時に、自分として振舞うべき行動は全部行っていて、相手を変なことをするとは思ってもみなかったという時に、過失が否定されるという話。外来性の議論であり、事案を見る時には具体的予見可能性があったかどうかを見ていくことが必要。
- 結果の予見可能性との関係では、どのような物理的状況でどんな車種が走っているか、交通法規違反が常態化しているようなところか、などといった道路状況の設定が重要。結果の回避可能性の方がもう少し切りやすく、直前に人が飛び出してきたり、直前に例えば他の自動運行車両がADSの不備によって飛び出してきたりした時にはもう間に合わないため、結果の回避可能性がなくなると因果関係がなくなるか、過失の要素がなくなり無罪になる、ということになると思料。
- 最高裁の発想として、結果回避義務違反と予見可能性はリンクしている。結果回避義務違反が著しければ予見可能性を広く認めて有罪にしようとし、結果回避義務違反がわずかであれば予見可能性を厳しく見て無罪にしようとする、利益考慮の発想を取っているものと思料。刑事免責制度を設けないことを前提に、自動運転の場合における予見可能性・結果回避可能性の有無の判断は、最終的には結果回避義務をどの程度尽くしたのか、という点に帰着するため、当検討会ではこの点につき要検討。
- ディープラーニングが確率的挙動をする点も踏まえると、結果回避義務違反で切る仕組みも考えて良い。結果回避義務について、事故発生確率を一定以下とする義務であると理解すれば、安全性基準の設計に関して時宜に応じてアップデートしていく考え方と結び付けて議論しやすいため、これと紐づけて過失責任を考えるべき。
- AI設計の際に問題となる予見可能性の対象となる事象が、プログラム設計の際に想定すべき様々な状況を意味するのであれば、設計段階では時間をかけて検討・想定できるため、予見可能性の実証シナリオは広がる。その結果、仮に過失が無いとして責任が否定される場合も、予見可能性が無いという場合は非常に減り、結果回避可能性やそれ以外の要素で判断することが増えると思料。例えば、突然の飛び出しに関して責任が無いとする場合、このような飛び出しに対応するプログラムを作成できないという意味での結果回避可能性か、飛び出しを無いものとして設計することが許されるという設計時の信頼の原則から責任が無いとされるのか、いずれかになると思料。プログラムの限界に関する結果回避可能性の限界と、そのようなプログラムによって対応しないことが許されるのはどういう場合なのかを明らかにすることが作業として要求される。

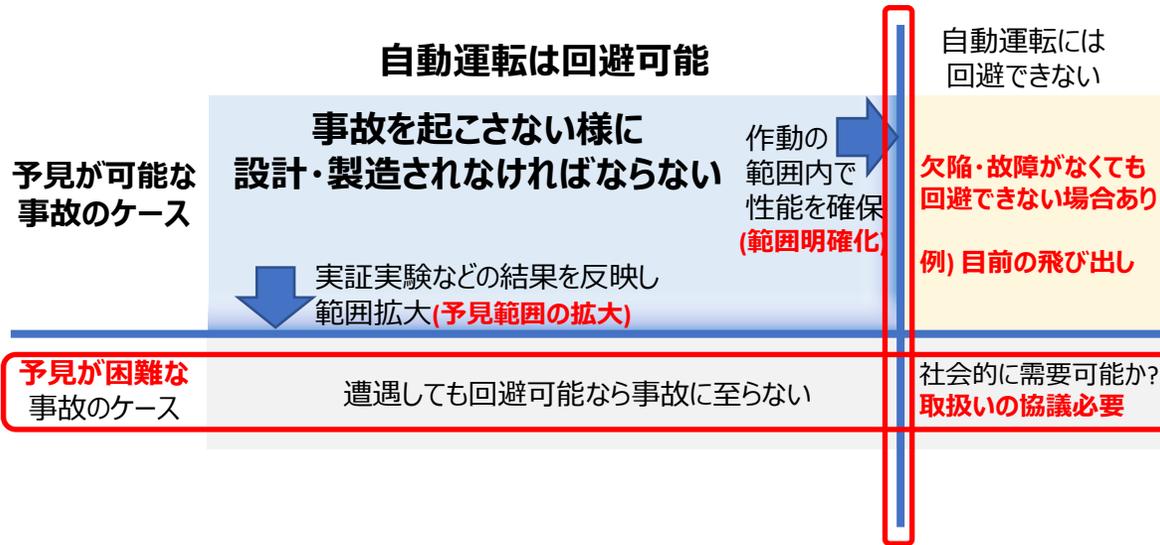
3. 自動運転といわゆる道交法38条1項問題

- 道路交通法38条1項前段は、横断歩道上に歩行者がいない場合において、歩行者が歩道にいないことが明らかな場合を除いて停止することができる速度で進行することを要求している。「歩道にいないことが明らかな場合」とあるため、歩行者が隠れられる物陰が存在するケースでは、歩行者が見えていなくとも、物陰に歩行者がいることを想定して停止することができる速度で進行しなければならない。同項後段は、横断歩道を現に横断している又は横断しようとしている歩行者がいる場合には必ず停止し、歩行者の進行を妨げてはならないと定めている。交通弱者の存在を前提として万が一にでも事故が起きないようにするために、プログラムを作成する際には、道路交通法を精緻に学び、道路交通法を遵守したものにする必要がある。また、最高裁も道交法違反を直ちに注意義務違反と捉えていないはずであるため、自動運転車の特殊性に鑑みれば、道交法に従ったプログラムを作成をした場合、従わないプログラムを作成した場合のいずれにおいても、予見可能性・結果回避可能性の有無の判断において例外となる場合についても検討する必要があるのではないかと。
- 道路交通法の遵守を結果回避義務の枠組みで議論するか、道路交通法を遵守していないプログラムは許容されないという意味でプログラミング上の拘束として位置づけるかは引き続き検討する必要がある。
- より安全な交通安全システムを構築するという目的に照らせば、単純にAIが現行の関係法規を遵守するのがよいとすると結果的にかえって安全性を妨げてしまうこともあり得るため、関係法規と自動運転システムのプログラミングの関係性等について、分析を行った上で、自動運転システムを適切に活用できるようにする観点から議論を深めていくのがよいのではないかと。
- 道交法含め現在の法律をプログラムが読めるように翻訳する方法についての議論が必要。

自動運転車に係る事故と刑事責任等の考え方に関する整理

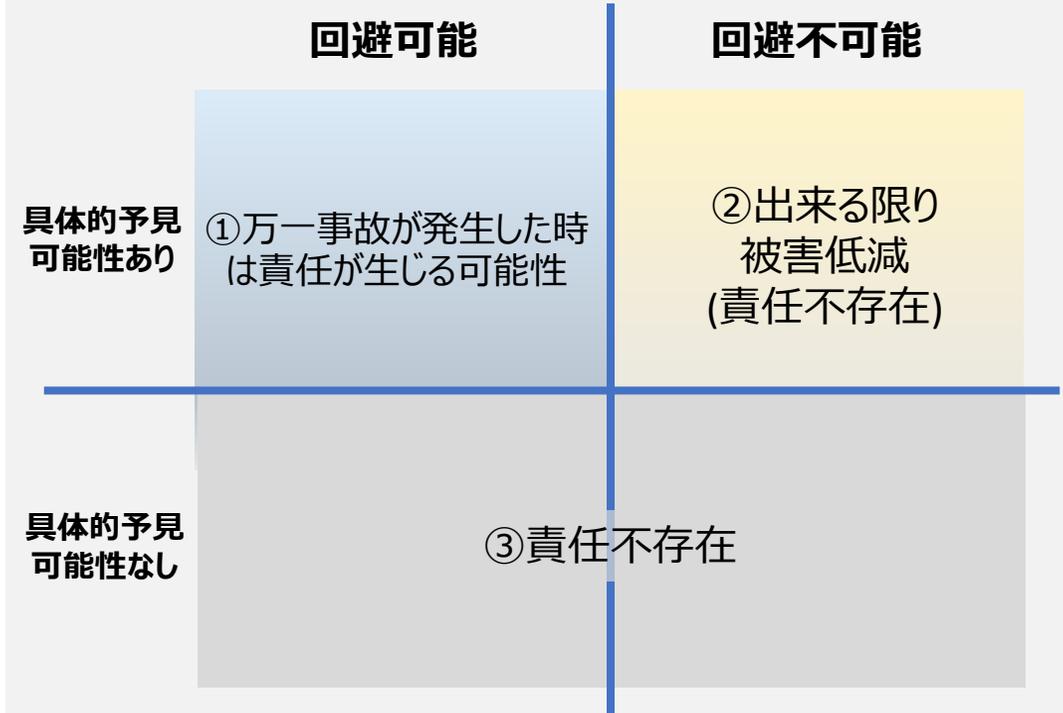
自工会提出資料における四象限

自動運転の安全技術ガイドライン 合理的に予見される防止可能な人身事故が生じない



自動運転車に係る事故と刑事責任等

※表の面積は事故件数に比例しない。



今後の議論

- ・責任範囲（何を認識していれば具体的予見可能性ありと判断されるのか含む）の明確化
- ・回避不可能な場合の考え方（できる限りの被害低減）
⇒保安基準・ガイドラインの具体化を通じて明確化

※民事責任における過失についても上記整理に準じる（但し、個別具体的な事案においては予見可能性の判断が刑事責任の場合と異なる可能性もある）。

(2) とりまとめの方向性

自動運転により期待される交通事故削減効果

2023年に発生した自動車^{※1}関連の交通死亡事故は2,288件。うち第1当事者^{※2}が自動車の交通死亡事故は2,021件であり、**全体(2,288件)の88.3%**と大多数を占める。^{※3}これらの事故には次の例のような自動車の運転者の人的要因が存在する。

(例)

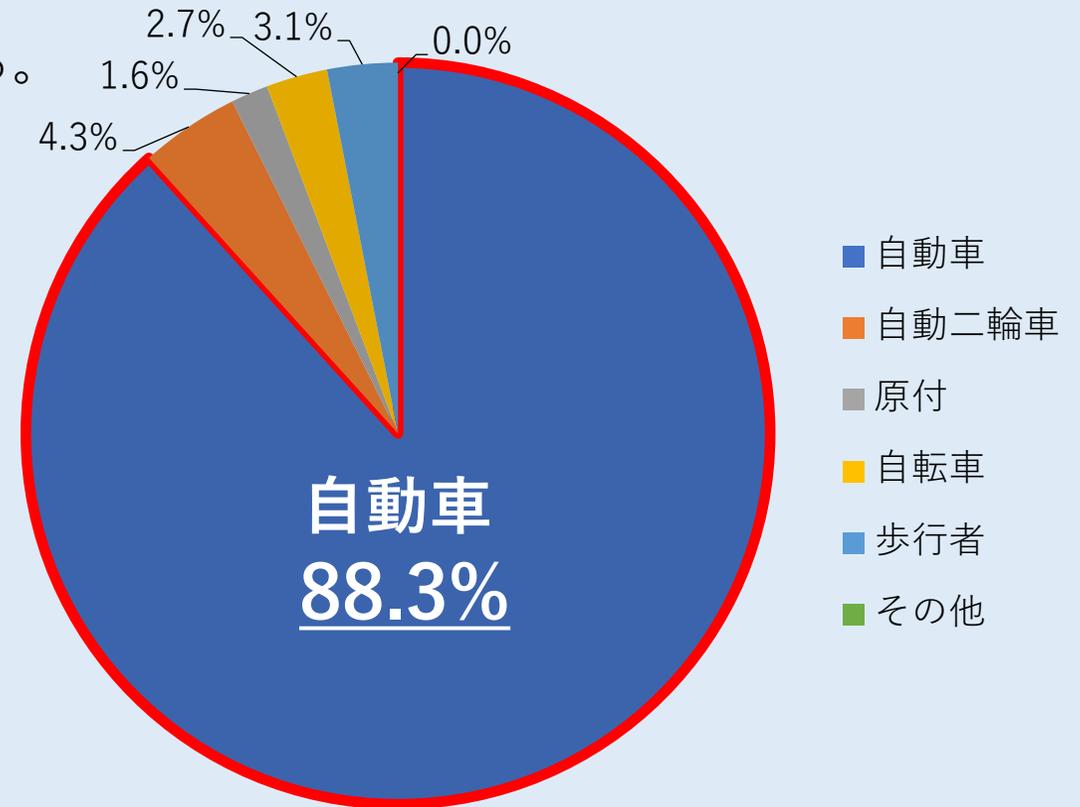
- ・ 前方不注意（わき見運転、漫然運転等）
- ・ 安全不確認（後方を確認せずに車線変更等）
- ・ 動静不注視（だろろ運転等）
- ・ 操作不適（ブレーキとアクセルの踏み間違い等）

(※1) 自動車
乗用車、貨物車、特殊車

(※2) 第1当事者
最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者
又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、
また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

- (※3)
- ・ 死亡に限らず重傷以上の事故（25,628件）についてみると、第1当事者が自動車の事故（23,588件）が92.0%を占める（2023年）。
 - ・ 全事故（死亡+重傷+軽傷。283,801件）についてみると、第1当事者が自動車の事故（272,634件）が96.1%を占める（2023年）。

自動車関連の交通死亡事故に占める第1当事者の割合



(警察庁よりデータ提供)

これまで運転時に人間が行ってきた「認知・予測・判断・操作」を機械（自動運行装置）が代替

自動運転車が普及することにより、自動車の運転者のミスに起因する**交通事故の大幅な削減**が期待

無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

※★は短期◆は中長期出口イメージ

【 】内は主な担当省庁

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任・刑事責任の制度の設計・運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断に関する予測可能性を高めることで、被害者の救済の十全と安全な自動運転車の普及促進を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切か否かについても随時見直し。

基準認証等

事故・インシデント発生

事故要因

責任判断(※最終的には裁判所が判断)

※インシデント情報や責任判断を随時フィードバックして保安基準/ガイドラインをアップデート

※運行管理者およびインフラ管理者による適切な管理が前提

※ODD外で自動運行装置が作動したこと起因する事故の場合には、ODD内の場合と同様の事故要因が考えられる。

自動運行装置に係る認可 保安基準/ガイドライン

①★保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準/ガイドライン」において、「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」の具体化に係る検討【国交省】

※保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方を踏まえて検討。

- ・自動運転車は道交法(下位法令を含む)。以下同じ)上の交通ルール(注1)を遵守する
- ・他の交通参加者が道交法を遵守する限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守しない場合であっても、できる限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める

②◆保安基準/ガイドラインの定量化に係る検討【国交省】

(注1)③◆現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討(ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む)【警察庁】

個別の事故調査 (ミクロ)

⑥◆独立専門事故調査機関の在り方に係る検討【国交省/警察庁(ノ消費者庁)】

重大事故調査

⑤★調査協力の義務づけに係る検討【国交省】

事故報告

>警察・国交省

事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用 (マクロ)

⑦★検証・分析のための情報共有の仕組み(レポート内容、データ項目、検証・分析を行う主体の在り方等)の検討【経産省/国交省/警察庁】

⑧◆車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれ報告・共有すべきデータ範囲(項目・保存期間・形式)、目的、方法に係る検討【経産省/国交省】

⑨◆実証を通じて、インフラから提供する情報の有用性等について検討【国交省他】

ODD外

※(例)認可時には保安基準/ガイドラインに適合していたが事後的に適合していないことが判明した場合

保安基準/ガイドラインに適合する性能を発揮せず

ODD内

※ODD外と違った際に、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するまでの間を含む

保安基準/ガイドラインに適合する性能を発揮

※「自動運行装置」とは、
・自動車の運行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー
・当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機
・プログラムを主たる構成要素とする装置等から構成されたシステム(道路運送車両法41条2項)

自動運行装置以外に要因

※ブレーキ故障など自動運行装置以外の車両不備等

自動運行装置のハードウェアに要因

※センサーや電子計算機の物理的故障等

自動運行装置のソフトウェアに要因

ソフトウェア作成時の不注意

※単純なパラメータ設定の誤りや、ガイドラインに基づきプログラム作成時に加味しなればならない要素の漏れ

ソフトウェア作成時の故意

※データを改竄していた場合

サイバーセキュリティ上の問題に要因

行政

従前どおり、要件を満たせば各種義務(リコール届出等)や行政処分

刑事

従前どおり、事案に応じた刑事責任

民事

従前どおり、有責者が被害者に賠償
※因果関係の立証が必要

事故調査機関による専門的判断の考慮

自動運転車の製造者に対する行政処分なし

必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート

プログラム更新

⑩◆アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】

事案に応じた刑事責任。ただし、適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインがあれば、処分を決するに当たり考慮

④★◆処分を決するに当たり考慮される「適正・合理的な内容の保安基準/ガイドライン」の具体化に向けた協力【法務省/警察庁】

※事故調査機関による専門的判断の考慮その他同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携
⑪◆事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁/法務省/国交省(ノ消費者庁)】

自動運転車の設計・製造に係る過失・欠陥なしとされる蓋然性が高まる(注2)

被害者補償の在り方

⑫◆自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】

(注2)裁判実務においては、保安基準等以外にも、業界慣行等が考慮される可能性もある。

⑬◆製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

（１）基準認証等

<p>①（保安基準等の具体化に係る検討【国交省】） 保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準等」）において、現行の自動運行装置に係る細目告示（「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」等）の具体化に向けた検討を行う。検討にあたっては、「保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」（前記参照）を踏まえて検討を行う。</p>	短期
<p>②（保安基準等の定量化に係る検討【国交省】） 上記の定性的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術的限界、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。</p>	中長期
<p>③（交通ルールに係る検討【警察庁】） 現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う（ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む）。</p>	中長期
<p>④（「適正・合理的な内容の保安基準/ガイドライン」の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】） 刑事責任に関し、上記の保安基準等が処分に当たり考慮されるものとなるよう、「適正・合理的な内容の保安基準/ガイドライン」の具体化に向けた協力をを行う。</p>	短期／中長期

（２）事故・インシデント発生

<p>⑤（調査協力の義務づけに係る検討【国交省】） 基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務づけることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討を行う。</p>	短期
<p>⑥（独立専門事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】） 迅速かつ実効性のある原因究明のため、独立かつ専門の事故調査機関の在り方に係る検討を行う。</p>	中長期
<p>⑦（検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【経産省／国交省／警察庁】） 軽微な事故やニアミス等について、専門的知見を有する行政機関や民間法人において必要な情報・データを収集（リアルタイムのものも含む）して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。</p>	短期
<p>⑧（報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法に係る検討【経産省／国交省】） デジタルライフライン全国総合整備計画のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証等を通じて、車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法について、国際的な議論も踏まえつつ、検討を行う。</p>	中長期
<p>⑨（インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】） 実証等を通じて、インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。</p>	中長期

自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

（3）事故要因・責任判断

<p>⑩（アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】）</p> <p>保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の自動運転車に係る自動運行装置についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討を行う。</p>	中長期
<p>⑪（事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】）</p> <p>捜査機関による捜査やその後の刑事処分に関して、事故調査機関による事故原因に関する専門的判断が適切に考慮されるよう、事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討を行う。</p>	中長期
<p>⑫（自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】）</p> <p>国交省報告書（H30）を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を行う。</p>	中長期
<p>⑬（製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】）</p> <p>製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。</p>	中長期

無人運転を想定した事故調査・責任判断 工程表（案）

短期（～2025年6月）

中長期（2025年7月～）

モビリティロードマップ

▲
2025年
モビリティロードマップ
※短期についての結論報告

▲
2026年
モビリティロードマップ
※中長期についての進捗報告

▲
2027年～
モビリティロードマップ

基準認証等

①★保安基準/ガイドラインの具体化に係る検討【国交省】

②◆保安基準/ガイドラインの定量化に係る検討【国交省】

④★◆【刑事】処分を決するに当たり考慮される「適正・合理的な内容の保安基準/ガイドライン」の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】

③◆交通ルールに係る検討【警察庁】

事故・インシデント発生

⑤★調査協力の義務づけに係る検討【国交省】

⑥◆独立専門事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】

⑦★検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【経産省／国交省／警察庁】

⑧◆報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法に係る検討【経産省／国交省】

⑨◆インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】

事故要因・責任判断

⑩◆【行政】アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】

⑪◆事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】

⑫◆【民事】自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】/⑬◆製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

「無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ」の記載内容を踏まえた想定論点

	行政上の責任	刑事責任	民事責任と被害の回復	事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・許認可取消し等（道路交通法、道路運送車両法等） ※リコール制度 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務上過失致死傷罪（刑法） ・危険運転致死傷罪（自動車運転死傷行為処罰法）等 ※協議・合意制度の適用なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行供用者責任（自賠法） ・製造物責任（製造物責任法） ・不法行為責任（民法） ・国家賠償責任（国賠法） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故総合分析センター（ITARDA）（民間法人・強制力なし）
短期課題	<p>自動運行装置の認可に係る考え方の明確化</p> <p>①★保安基準の細目告示及び／又はガイドラインにおいて、現行の自動運行装置に係る細目告示（「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」等）の具体化に向けた検討を行う。【国交省】</p> <p>②◆定性的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術的限界、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。【国交省】</p>	<p>自動運転における刑事責任（過失）に関する考え方の明確化</p> <p>④★◆保安基準/ガイドラインが処分に当たり考慮されるものとなるよう、「適正・合理的な内容の保安基準/ガイドライン」の具体化に向けた協力【法務省/警察庁】</p>		<p>（ミクロ）法制度に基づく自動運転事故調査機関による迅速かつ実効性のある事故原因究明の仕組み</p> <p>⑤★基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務づけることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討【国交省】</p> <p>（ミクロ・マクロ）事故調査のために収集する及び事故検証・分析のために共有する情報の範囲、目的、形式、取得方法等の具体化</p> <p>全国各地の多様な実情に応じた実証を実施、データ収集・分析を加速化</p> <p>⑦★軽微な事故やニアミス等について、専門的知見を有する行政機関や民間法人において必要な情報・データを収集（リアルタイムのものも含む）して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討。【経産省/国交省/警察庁】</p>
中長期課題	<p>AI時代の行政処分の新たな在り方の検討</p> <p>⑩◆保安基準等をアップデートした場合に、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討【国交省】</p> <p>自動運転車の走行を前提とした交通ルールの在り方の検討</p> <p>③◆現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討【警察庁】</p>	<p>AI時代の刑事責任の新たな在り方の検討</p> <p>⑪◆捜査機関による捜査やその後の刑事処分に関して、事故調査機関による事故原因に関する専門的判断が適切に考慮されるよう、事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討【警察庁/法務省/国交省（/消費者庁）】</p>	<p>AI時代の民事責任の新たな在り方の検討</p> <p>製造物責任等の民事上の責任に関し検討</p> <p>⑫◆国交省報告書（H30）を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省他】</p> <p>⑬◆製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】</p>	<p>（ミクロ）法制度に基づく自動運転事故調査機関による迅速かつ実効性のある事故原因究明の仕組み</p> <p>⑥◆迅速かつ実効性のある原因究明のため、独立かつ専門の事故調査機関の在り方に係る検討を行う。【国交省/警察庁（/消費者庁）】</p> <p>データの取扱い等の制度化に向けた検討</p> <p>⑧◆デジタルライフライン全国総合整備計画のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証等を通じて、車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法について検討【経産省/国交省】</p> <p>⑨◆実証等を通じて、インフラから提供する情報の有用性等について検討【国交省他】</p>

報告書骨子(案)

I はじめに

1. 報告書策定の背景
2. 報告書策定までの経緯
 - 2.1 デジタル社会推進会議／モビリティワーキンググループ
 - 2.2 AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

II モビリティサービスをめぐる現状と課題

III 自動運転車に係る社会的ルールのめぐる現状の整理

IV 自動運転車に係る社会的ルールの在り方

1. 自動運転車に係る社会的ルールの在り方に関する基本的な考え方
 - (1) 基準認証等（保安基準・ガイドライン等）
 - (2) インシデント発生（事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止）
 - (3) 事故原因及び責任判断
2. 自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策
3. 重点施策の進捗管理

(3) 今後のスケジュール

報告書策定に向けたスケジュール（想定）

4/26 : 第5回SWG（本日）
・報告書とりまとめ骨子案 他

5/下旬 : 第6回SWG
・報告書(案)とりまとめ

6月目途 : デジタル行財政改革に関する取りまとめ

6月目途 : デジタル社会推進会議
※ 「モビリティ・ロードマップ2024（仮称）」に検討状況を反映

2025年度 : 短期の施策について、検討結果をモビリティロードマップに反映。

2026度以降 : 毎年度、モビリティロードマップに反映させることで、中長期の施策について進捗を管理するとともに、技術の進展等に伴い、施策を柔軟に見直し。